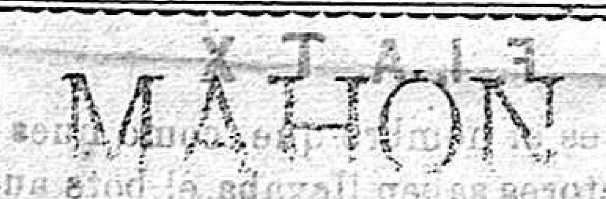
El Liberal

DIARIO DE UNIÓN REPUBLICANA

Año 25 — Mahón, jueves 18 de Mayo de 1905. — N.° 7.142



REGATA DE CANOAS AUTOMÓVILES

Argel—Mahón—Tolón

Es indudable que las regatas cuyo nombre encabeza esta sección, tienen en suspenso al mundo entero. En todas las naciones, en todos los centros de noticias, en todos los periódicos se destina un lugar preferente á este asunto del día, y deseando complacer á nuestros suscriptores no titubeamos en emprender la ardua tarea de dar la más amplia información posible sobre la etapa Mahón-Tolón, que tan accidentada ha sido.

Debemos llamar la atención sobre los importantes radiogramas que transcribimos y sobre el papel no menos importante que ha desempeñado el telégrafo transmitiendo extensas correspondencias á «Le Matín».

No debemos tampoco dejar de llamar la atención sobre el espíritu de entusiasmo que se respira al leer el periódico organizador de las regatas. El temporal ha desbaratado unas regatas que tocaban á su fin, la tempestad ha hundido á los barcos automóviles; pero ya hemos aprendido algo, ya sabemos la diferencia de condiciones de un *Fiat* á un *Camille*, ya vemos en cuales tiene la ventaja uno y en cuales las tiene el otro, y así como tras de muchas víctimas y esfuerzos sobrehumanos disfrutamos hoy de las ventajas del vapor, electricidad, etc., confiamos en que no habrán sido estériles los esfuerzos de estos valientes que han luchado y ganado contra los elementos. El temporal les ha robado sus barcos, pero el alma de las carreras representada por *Un Matín* una *du Gast* ó un *Gallinari* y demás tripulantes persiste aún dispuesta á *recommansè prochaine ment*.

La conquista del Mediterráneo por el automóvil será un hecho más pronto ó más tarde; pero será un hecho. Los elementos que han robado los automóviles quedarán de baja.

Vale más honra sin barcos que barcos sin honra dijo un célebre almirante español. Se han perdido los barcos pero los campeones subsisten y á ellos y á *Le Matin* enviamos un cordial abrazo y nuestros más sinceros plácemes por la altura en que han sabido dejar su nombre.

LA REDACCIÓN.

**

Artículo de fondo publicado por «Le Matín» el 15 de este mes, ó sea el día de la catástrofe:

En la tempestad

La pérdida de las Canoas

Un trágico fin de prueba.—Las Canoas á cincuenta millas de Tolón, son atacadas por un huracán horroroso y sucumben.—Todas las tripulaciones se salvan.—La suerte del Quand même.

«Si, es una empresa bastante atrevida la organización de esta carrera de canoas automóviles entre Argel y Tolón...

Pero no hay gran obra sin temeridad, y sabemos nosotros mejor que nadie aquí, que el progreso se ha hecho de una suma de ensayos, de esfuerzos y de penalidades de los hombres...»

Estas son las palabras pronunciadas hace algunos días por Mr. Jonnard Gobernador general de Argelia, y no hay otras más útiles ni más justas á recordar en estos momentos.

Siete canoas, por la primera vez en el mundo desde que el automovilismo existe se han aventurado en pleno océano. Ellas han abandonado Argel y, con un mar agitado, sin obstáculos, sin accidentes, desafiando todas las previsiones y todos los pronósticos han llegado á Mahón. Después han vuelto á salir y, *después de haber llenado un raid de cuatrocientas millas*, cuando tocaban ya el puerto, cuando la meta estaba á un centenar de kilómetros, estas siete canoas, una de las cuales ha sido gobernada por una mujer, se han encontrado envueltas por una tempestad horrorosa y por una borrasca atroz. Los elementos desencadenados se han cebado arrollándolo todo. Las canoas no han podido resistir.

Sin embargo, todos los que las tripulaban, todos los que, valerosamente, heroicamente—locamente, si se quiere—habían dado sus vidas para que esta gran experiencia fuese hecha, todos han sido salvados. No se sabe en la hora actual que se haya perdido una sola vida...

He aquí el resultado.

***

¡Pues bien! Nosotros decimos que esta jornada, á pesar de todo es gloriosa para la canoa automóvil, y que, si la prueba debiera empezarse otra vez, otra vez la empezaríamos.

Una industria ha nacido bruscamente hace pocos años, y nos ha enseñado nuevo horizonte. Nadie puede prever sus límites ni los hechos de que será capaz. Aplicada á la navegación, esta industria dá resultados sorprendentes, y que emocionan al mundo entero, y la duda surge de si aplicada á la navegación puede ser un auxiliar importante para la marina de guerra y puede prestar grandes servicios á la defensa nacional. Para averiguar el valor de la nueva industria es necesario hacer experimentos, pero no experimentos sobre un lago ni á lo largo de un río; sino sobre el mismo mar donde se juegan los destinos de las naciones. ¿Quién hace esta experiencia? ¿La hace el Estado? ¿Se atreve el Gobierno? No, no está en sus atribuciones organizar regatas, y además no tiene los recursos necesarios. Un hombre se presenta que, generosamente, funda una copa. Un periódico se ofrece poniendo las grandes fuerzas de su publicidad al servicio de un experimento que, por mucho que se diga, y por mucho que se haga, no dejará de ser uno de los más bellos y más atrevidos que el genio humano haya intentado. Entonces el Estado para el cual la prueba se hace, que es el llamado á beneficiar de ella y á juzgar el partido que pueda sacar para el porvenir, no quiere quedar rezagado en generosidad. El Estado presta el concurso de varios torpederos y cruceros para proteger á los que van á luchar por él. No titubea en asociar los marinos de Francia al triunfo, si se triunfa, ó al peligro si se presenta. Y en efecto cuando este peligro llega, mortal, horroroso, cada cual cumple sencillamente con su deber, se lucha en valentía y en abnegación.

He aquí la historia de estas carreras y el papel que cada cual ha desempeñado en ellas.

Al Estado, á sus admirables marinos, á sus barcos se debe el que no haya una sola muerte á deplorar, cuando soplaba la muerte por todas partes. A los que han expuesto su vida, á los que son concurrentes gloriosos de esta prueba, se debe el saber á la hora actual lo que ayer se ignoraba; qué frágiles esquifes han podido en plena tempestad, atravesar de parte á parte el Mediterráneo y llegar á sesenta millas de Tolón.

Cada cual que saque la moraleja de la lección de esta carrera. Respecto de nosotros estamos convencidos de que la marina nacional sacará provecho de ella. Nada tenemos que lamentar, nada tenemos que añadir, contentos solamente de haber servido lo que hoy es de interés para la ciencia y que será mañana de interés para el país, nosotros damos las gracias á todos los que se han asociado á la prueba, á los que la han alentado y á los que la han defendido y qué, estamos seguros de ello, están dispuestos á empezarla de nuevo próximamente.

LE MATÍN.

***

RELACION DE LA ETAPA

MAHON TOLON

«La escuadrilla ha abandonado Mahón esta mañana á las cuatro.» Este es el telegrama que nos anuncia la salida efectiva de los concurrentes para la segunda etapa.

Está noticia era esperada. Un telegrama de Mahón que insertamos ayer anunciaba que el «Arc» después de una exploración había dado la seguridad de una mejora en el estado del mar, y que se había decidido la salida de las canoas para el amanecer.

Por la tarde los concurrentes y organizadores se habían despedido de las autoridades y de la población. Y los concurrentes se habían preparado para librar el último combate.

Este combate debía ser rudo, á juzgar por las noticias que hemos recibido sobre las diversas fases de la carrera. Salidos con tiempo incierto las canoas no han encontrado una mar clemente. El valiente y pequeño «Fiat X», que había, con admiración de todos logrado una tan bella victoria en la primera etapa, no ha podido resistir los asaltos de las olas. El «Mercedes C. P.» y el «Malgré-Tout» no han tardado en pedir remolque.

Por el contrario el «Camille» y el «Quand meme», que han tomado la delantera se sostienen admirablemente y todo hace esperar que sabrán luchar hasta la meta.

Sea como fuere, los atrevidos marinos que no han titubeado en emprender aun á riesgo de su vida, las admirables proezas que se adivinan á través del laconismo de los radiogramas, tienen derecho á una admiración sin límites, y sea cual fuere el resultado de esta segunda etapa la llegada á Tolón de estos hombres enérgicos, ha de ser un triunfo ante los ojos de todo el mundo.

LA SALIDA

La salida nos fué anunciada ayer por la mañana con el telegrama que encabeza nuestras líneas y que nos dirigió el Consul de Francia en aquella ciudad Mr. Deloffre. Posteriormente hemos recibido hora por hora los siguientes radiogramas que nos tienen al corriente de las peripecias de la carrera.

8 y media mañana: La salida de Mahón se ha efectuado en buen orden. La última canoa está á cuarenta y cinco millas de Mahón. El «Kleber» es el último de la flota. Cada canoa va convoyada por un torpedero.

10 mañana: El mar está muy agitado. El N. O. sopla. La flotilla costeará probablemente el Golfo de León.

«Kleber» 11 42 mañana: Orden de los concurrentes.—El «Mercedes C. P.» y el «Malgre-tout» remolcados. El «Fiat X» embarcado sobre el «Lahire» El «Camille» y el «Quand-Meme» hacen rumbo á una misma altura. El «Heracles II» y el «Mercedes» van detrás.

3'20 tarde.—El «Kleber» está á 41'37° de latitud y 2'51° longitud E. El viento refresca.

3'40 tarde: El «Kleber» se encuentra á 120 millas de Tolón.

A CIEN MILLAS DE TOLON

De otro lado nuestro enviado especial á bordo del «Kléber» nos manda

directamente por telegrafía sin hilos el siguiente despacho:

«Kleber» á cien millas de Tolón, el mar está muy agitado para los concurrentes. El viento N. O. refresca.

El «Mercedes C. P.» que vá adelante ha sido señalado remolcado, pero no tenemos confirmación de la noticia.

El «Camille» a las once cinco minutos navega bien, gobernado admirablemente y cubierto á menudo por el rompiente de las olas.

El «Quand-meme» está nueve millas atrás y navega en buenas condiciones.

El «Malgré-Tout» á remolque pero todo bien á bordo.

El «Mercedes-Mercedes» que está 20 millas atrás ha tomado remolque á medio día para reparar una avería.

El «Heracles II» está á cincuenta millas atrás. Hace buen camino á vela y máquina.

El «Fiat X» acosado por la gruesa mar, á cuarenta y cinco millas de Mahón ha sido embarcado sobre el torpedero «La Hire».

El servicio de escolta está perfectamente organizado y todas las disposiciones tomadas para el caso de salvamento eventual.

(Le Matín del 14)

***

LLEGADA Á TOLON

Al llegar á Tolón nuestro enviado especial, nos dá emocionantes detalles sobre la dramática travesía de Mahón á Tolón, y nos esplica por medio del siguiente y extenso telegrama de la manera como Mdme. du Gast cayó al mar y como pudo ser salvada.

Tolón 14 mayo.—A bordo del crucero «Kleber».

«El éxito de nuestra gran prueba en alta mar Argel-Mahón-Tolón cuya primera etapa había sido tan felizmente franqueada se ha visto comprometida por los elementos, desencadenados en el mismo momento en que estábamos más cerca del fin.

Después de haber esperado 5 días en Mahón, que las noticias del tiempo recibidas nos permitieran emprender la segunda parte de la travesía con probabilidades de éxito habíamos tomado la decisión de salir en la mañana de ayer entre tres y cuatro, confiando en el estado atmosférico local que era, mar casi calma y pequeña brisa, en que el Comandante de Marina y el piloto mayor del puerto nos habían dado la seguridad de que el tiempo era bueno y en el radiograma recibido de Tolón indicándonos mar bella y pequeña brisa de Oeste.

En estas condiciones no había para que dudar.

Todos los interesados decidieron hacerse á la mar al amanecer, a fin de evitar en lo posible la navegación de noche.

La partida se efectuó en buen orden. Durante la primera parte de la travesía no ocurrió nada digno de mención, sino el embarque del «Fiat X» á bordo del contratorpedero «La-hire», á unas cuarenta y cinco millas de Mahón. La mar era entonces tranquila pero esta pequeña embarcación con su enorme velocidad atravesaba las olas rizadas embarcando gran cantidad de agua. Todos se alegraron de este incidente que en nada menguaba el éxito del «Fiat X» entre Argel y Mahón y que quitaba una preocupación á los buques de la escolta.

Varios automóviles á causa de las *pannes* y pequeñas averías se habían visto obligados de pedir remolque al torpedero que les servía de escolta. Estos eran el Mercedes C. P., el Heracles II y el Malgré-Tout», y un poco más tarde el «Mercedes Mercedes».

Sobre las diez de la mañana la brisa refrescó y entonces pudimos darnos cuenta de las excelentes cualidades del «Camille» que seguía su ruta á razón de doce nudos por hora sosteniéndose ostensiblemente sobre las olas sin que le hicieran mella las que contra él se estrellaban. El «Quand meme» á nueve nudos seguía su camino sin embarcar una gota de agua.

Al medio día el mar y la brisa habían calmado y á las dos de la tarde pasando á unos cincuenta metros del «Camille» que iba á la cabeza de la escuadrilla, el comandante del «Kléber» mandó tocar un rigodón en honor de la valiente comandanta del buque predilecto de la expedición.

Las noticias de la escuadrilla eran en este momento excelentes y nosotros abrigábamos la convicción de llegar á Tolón entre las ocho y las doce de la noche. En este momento expedí un radiograma á Tolón indicando la situación de cada una de las canoas y las disposiciones tomadas para estar prevenido ante cualquier eventualidad que de momento se presentase.

A las cuatro el barómetro bajó bruscamente. El horizonte se oscureció, las olas empezaron á encresparse; estábamos entonces á unas setenta millas de Tolón. No había para que pensar en volver á Mahón.

Por otra parte el tiempo se cerraba á nuestra espalda; á las cinco la mar era muy gruesa y apercibimos al «Camille» remolcado por el «Dard», navegando á pequeña velocidad sobre las olas; algunos momentos antes habíamos pasado á quinientos metros del «Quand-meme» que llevaba buena marcha convoyado por el «Arbalete».

A las seis soplaba fuerte brisa. Bajo el esfuerzo de las olas el remolque del «Camille» se rompió y este barco desamparado de su máquina se encontró perdido entre la cresta de las olas. Gracias á su ligereza y á sus pequeñas dimensiones, flotaba como un corcho y todos teníamos la seguridad de que así podía aguantar muchas horas.

El «Dard» teniendo uno de los cables del remolque enredado en una de sus hélices no podía prestarle socorro. El comandante del «Kleber», capitán de navío Mr. Paupié mandó entonces lanzar al agua un bote salvavidas de los llamados *balleneros*, con el fin de llevar al «Camille» una amarra y tratar de conducirlo al lado del «Kleber». Por dos veces el bote salvavidas probó de avanzar en dirección al «Camille», pero á pesar de la admirable buena voluntad de los tripulantes y la sangre fría del patrón, se vió siempre repelido hacia el «Kleber», desapareciendo entre las concavidades de las ondas, para reaparecer bien pronto sobre su cresta.

El comandante Paupié viendo que se hacía imposible el enviar una amarra al «Camille», llamó al *ballenero* y ordenó izarlo.

Después, describiendo un gran círculo, el «Kleber» se fué derecho hácia el «Camille» y con una habilidad sin igual y en unas condiciones de tiempo espantosas, pasó con una precisión admirable junto al «Camille», y por medio de una habil maniobra de timón se colocó paralelo á él.

Inmediatamente fueron arrojados unos veinte cabos á los tripulantes del «Camille» que se hallaban agrupados sobre la popa de la canoa. Madame du Gast se asió á uno é intentó izarse por la escalera del piloto que estaba puesta al costado del «Kleber», pero teniendo las manos llenas de aceite y grasa resbaló y cayó al agua, entre el «Kleber» y el «Camille».

Sin pérdida de tiempo el segundo contramaestre de timon Mr. Toulón se echó al mar y consiguió sacarla de entre los dos buques que estaban en peligro de chocar.

El primer contramaestre Mr. Riou y el contramaestre de maniobras Mr. Mignot se lanzaron en socorro de los náufragos y en pocos minutos todos fueron recogidos é izados á bordo y la canoa tomada á remolque.

Si el salvamento se pudo realizar en buen orden y con rapidez se debió gracias al teniente de navío Mr. Mennier que iba embarcado como segundo á bordo del «Camille» y que estuvo admirable en cuanto á valor y sangre fría. Madame du Gast muy valerosa se acercó á mí y me dijo: «¡Qué lástima! ¡Yo que iba la primera! ¡Sobre todo velad por mis tripulantes, cuidadlos bien, están tan fatigados....!»

Los cuidados más solícitos les fueron prodigados á aquellas valerosas gentes, á las cuales se dieron ropas y alimentos confortables y se les instaló lo más cómodamente posible.

A las ocho de la noche nos encontrábamos en plena tempestad; las olas rompían furiosamente en la proa del «Kleber» subiendo hasta el puente y barriendo la cubierta.

El huracán rugía furiosamente. El cable de remolque del «Camille» se aflojó; se le recogió y entonces nos apercibimos que el cinturón de acero que llevaba clavado la canoa colgaba al extremo del remolque, habiéndolo arrancado la tempestad de los pernos que al «Camille» lo sujetaban. Como en aquellos momentos hubiera sido sumamente peligroso el tratar de salvar al «Camille» lo abandonamos á su suerte.

La noche ha sido espantosa. El navío rodaba y se balanceaba de un modo infernal. Las escotillas y las puertas de los cañones habian sido cerradas.

Al clarear la mar se hendía á causa del duro viento y las enormes olas coronadas de espuma se precipitaban el asalto del «Kleber».

Hasta las tres de la tarde estuvimos cruzando á unas treinta millas á lo largo de Tolón.

En cuanto hubimos reparado la avería que el huracán había causado en nuestro aparato de telegrafía sin hilos pudimos comunicarmos con el «Desaix» en camino á nuestra espalda y con el acorazado «Suffren» anclado en la rada de Tolón, y entonces supimos que el «Mercedes-Mercedes», «Mercedes C. P», «Malgre-tout» y «Heracles II» tuvieron tambien que ser abandonados pero que sus tripulantes habian sido salvados por los contratorpederos que les convoyaban, los cuales habían llegado con ellos á Tolón.

No teniamos noticias del «Quand-meme» ni del torpedero «Arbalete» que le convoyaba, pero supusimos que se habrían dirigido hacia Mahón ó á las costas de Córcega, esperando de un momento á otro un telegrama anunciando su llegada.

En opinión de todos los oficiales, no hay ejemplo de un huracan tan violento como el que acabamos de sufrir, estando todos de acuerdo en reconocer que ningun indicio había que pudiese hacerlo prever y que la orden de salida de Mahón fué juiciosamente ordenada, pues no se hizo sin antes haberse rodeado de todos los datos y noticias posibles para asegurar el buen éxito de la travesía.

Os tendré al corriente de los hechos que han ocurrido á bordo de las canoas en cuanto lleguen á mi conocimiento.

Hemos fondeado en la rada de Tolón á las cuatro y media de la tarde

(Le Matín del 15 mayo)

F. I. A. T. X

Este es el nombre que como nuestros lectores saben llevaba el bote automóvil vencedor del PREMIO MAHÓN.

Este nombre significa ***Fábrica Italiana Automóviles Torino*** que es en donde fué construído y la *X* significa que son diez con este los que de esta clase se han hecho.

El motor que lleva es de cuatro cilindros, su fuerza de 24 caballos y puede desarrollar una marcha de 22 millas en una mar llana.

La casa en donde se construyó fué fundada en 1900; sus talleres entonces ocupaban una extensión de mil metros cuadrados y tenía empleados en sus trabajos á treinta y cinco operarios, pero tales han sido sus progresos y tanta aceptación han tenido los motores por ella construídos que en la actualidad tiene trabajando á 780 operarios y la fábrica ocupa una extensión de 12.000 metros cuadrados.

Fabrica toda clase de maquinaria para buques de mayor porte, submarinos, coches automóviles, motores, etcétera, etc.

Exporta por todas las partes del mundo sus acreditados trabajos y para dar una idea de la fama universal de que goza, baste saber que durante el pasado año vendió á las Repúblicas Sud-americanas la enorme suma de 578 coches automóviles.

Ha obtenido los primeros premios en cuantas exposiciones se ha presentado y en la última internacional de automóviles celebrada en Viena del 21 de Mayo al 6 de Junio del pasado año, obtuvo la mayor recompensa ó sea el gran diploma de honor con el escudo de oro del gobierno austriaco, por la perfecta construcción y suma elegancia de sus máquinas.

El casco del «Fiat X» que mide 8'98 metros de eslora, 1'70 de manga y 0'80 de puntal, pesa 250 kilos, el motor 410 y junto con el equipaje que lleva cuando va de viaje suma un peso total de mil kilos.

Este buque fué construido este año por la casa T. Gallinari é hijo, de Livorno, hoy dueño y solo jefe de ella el señor E. Gallinari que vino á Mahón tripulándolo, siendo debidos á él los planos de la citada canoa.

Dicha casa posee dos astilleros: uno en la gran plaza *Porta Murata* con talleres para la construcción de yates de hierro y madera, barcas para regatas á remo, vela y motor. También las barcas á remo allí construidas gozan de una gran fama por su elegancia y ligereza, pues desde el año 1892 han vencido en todas las regatas en que han tomado parte. Su fama es tambien universal pues por todo el mundo se exportan.

El otro astillero está situado en la gran plaza *Posto Mediceo*; este está destinado á construcciones y reparaciones mecánicas y fundición. La superficie de estos astilleros es de siete

***

mil metros cuadrados, trabajando en ellos más de docientos operarios.

Actualmente están construyendo una canoa para el duque de los Abruzzos, hijo primogénito del difunto rey D. Amadeo de Saboya.

Despues de una série de días muy variables, los de ayer y hoy han sido primaverales, luciendo el sol con gran esplendor.

Con tal motivo en ambas tardes se han visto muy concurridas las carreteras y alrededores de la ciudad.

El filántropo francés Mr. Emile Robin, presidente honorario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, ha hecho un donativo de 13.500 pesetas, para el establecimiento de una nueva estación de salvamento en las costas del Mediterráneo.

PASTOREO ABUSIVO

Varias personas se nos han quejado y con razón de que un individuo que posee una porción de cabras de leche, las lleva á apacentar por el sitio conocido por *se font d'en Simón* y que sin respeto al cercado ageno, las suelta dejando las que salten y causen graves destrozos en los vergeles de aquellas inmediaciones.

Llamamos la atención de quien corresponda para que vea si es posible evitar este abuso.

CARTA DEL REY

«El Boletín Oficial Eclesiástico» del obispado de Barcelona, correspondiente al día 12 del actual, inserta la siguiente carta:

«Madrid 1.° de mayo de 1905».

Muy reverendo señor Cardenal:

Con gran interés y profunda simpatía he leído la carta que V.ª Em.ª se ha servido dirigirme en el día 22 del mes pasado, cuyo contenido viene á confirmar noticias que ya tenia acerca del intento de abrir una nueva capilla protestante en la católica ciudad de Barcelona.

Que pongo verdadero empeño en ver resuelto este asunto según lo claramente establecido en el texto de la Ley Fundamental y las posteriores disposiciones ejecutorias de la misma, pruébalo el hecho de haberlo puesto á discusión hace ya días en el Consejo de mis ministros y buscado de consuno con ellos el medio más eficaz de corregir un abuso incompatible con la legislación vigente y los unánimes sentimientos de la nación Española.

Como rey católico é hijo sumiso y creyente de la única Iglesia verdadera, me apena profundamente este nuevo atentado á la fe de nuestros mayores y á la religión del Estado, cuyos destinos ha tenido á bien confiarme en estos momentos la Divina Providencia, y no vacilo en asegurarle, señor Cardenal, que he de hacer cuanto quepa dentro de mis atribuciones de soberano constitucional para que por mi gobierno se desbaraten los proyectos que expone V.ª Em.ª, de quien imploro la bendición, reiterándole toda mi respetuosa estimación y cariñosa benevolencia.

ALFONSO XIII.

Emmo. señor Cardenal Salvador Casañas y Pagés, obispo de Barcelona.„

* *

¿Constitu e imprudencia temeraria la publicación de esa carta del rey constitucional de España en el "Boletin Oficial Eclesiástico„ del obispado de Barcelona?

Doctores tiene el Parlamento que lo dirán.

Nosotros, que no queremos caer en manos de la justicia, nos limitamos á aconsejar á Villaverde que la lea con mucha atención antes de emprender el viaje á Londres, en donde espera su visita una regia dama protestante.

El «Boletín Oficial» de esta provincia, correspondiente al 13 del actual publica la siguiente circular que por su interés creemos de utilidad reproducir:

GOBIERNO CIVIL

Sanidad.—Circular

Teniendo noticias este Gobierno de que en la actualidad no se cumple debidamente con lo dispuesto en la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 22 de Noviembre de 1886 y circular de la Dirección General de Sanidad de 6 de Diciembre del mismo año, relativas á la circulación y desinfección de las mercancías de trapos, he acordado reproducir dichas disposiciones á continuación, á fin de que se dé el más exacto cumplimiento por los interesados cuidando los Alcaldes y Agentes de mi autoridad de su realización.

Palma 13 de Mayo de 1905.

El Gobernador,
SANTIAGO JALÓN CAMPELO.

Disposiciones que se citan

El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación me comunica con esta fecha la Real orden siguiente:

"Ilmo. Sr.: Vistas las repetidas instancias dirigidas á este Ministerio en solicitud de que se facilite el libre tráfico de trapos en el interior del Reino é Islas adyacentes, modificando la Real orden de 23 de Noviembre del año último; Su Majestad el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo propuesto con el Real Consejo de Sanidad, se ha dignado mandar que la circulación de dicha mercancía se sujete á las siguientes reglas:

1.ª Se obligará á los dueños de los almacenes de trapos á que sometan esta mercancía á una rigurosa desinfección por medio de los gases sulfurosos antes de entregarlos á los operarios que han de escogerlos y clasificarlos. La desinfección deberá presenciarla un agente de la Autoridad.

Al dueño de esta clase de almacenes que no cumpliere con la disposición presente se le impondrá una multa que no bajará de 25 pesetas ni excederá de 100 pesetas.

2.ª Los trapos que hayan sido sometidos á la debida desinfección por uno de los medios propuestos en la regla anterior podrán ser transportados de un punto á otro, cualquiera que sea su embalaje, pudiendo depositarlos en los pueblos del tránsito, si así conviene á sus dueños, siempre que el conductor lleve el oportuno certificado de haber sufrido dicho género la expresada operación.

3.ª Los trapos procedentes de puntos limpios del extranjero sólo se admitirán cuando su embalaje sea de lonas embreadas, prohibiéndose su depósito n los pueblos de tránsito.

4.ª Se considerarán limpios, para los efectos de la regla anterior, todos aquellos puntos en donde no haya ocurrido ningún caso de invasión ni defunción de enfermedad epidémica en el espacio de cuarenta dias.

5.ª Queda prohibida la importación y circulación de trapos en las provincias que sufran una epidemia, como así mismo la importación en España de puntos súcios ó sospechosos, debiendo tenerse por estos últimos á todos los que no se preserven debidamente de los primeros.

Y 6.ª Para saber el punto de procedencia de los trapos que del extranjero hayan de importarse á la Península é islas adyacentes, se exigirá por los empleados de nuestras Aduanas fronterizas antes de autorizar su entrada la certificación de origen.

De real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.„

Lo que traslado á V. S. para iguales fines. Dios guarde á V. S. muchos años. —Madrid 22 de Noviembre de 1886.—El Director general, Teodoro Baró.—Señor Gobernador de la provincia de...„

El cinematógrafo moderno del señor Nicolás dará esta noche en el Teatro Principal una sesión monstruo en la cual se exhibirá por última vez la extensa película «La Pasión» además de un extenso y variado programa.

La sesión durará hora y media, empezando á las nueve.

EDICTO

Don Francisco Serra Dalmedo, Juez instructor de la Causa que se sigue por naufragio del Pailebot español «Francisca» ocurrido en aguas de este Puerto el día 1.° de Enero del presente año, habiendo acordado por providencia de hoy la presentación, ante el Juzgado de mi cargo, sito en la Comandancia de Marina de esta Provincia, del Capitán del vapor español «Velazco», que ignorándose su paradero se hace público para que en el término de quince días á contar desde la fecha de su publicación en la Gaceta de Madrid, efectúe su presentación.

Mahón 18 mayo de 1905.—Por su mandato, el secretario, Bartolomé Galiana.

Sección Telegráfica

(SERVICIO PARTICULAR)

Madrid 18, 1'00.

En el discurso que el rey pronunció contestando al que le dirigió el Congreso, dijo entre otras cosas, que en el asunto de suenlace solo se debe procurar la felicidad de la patria.

Madrid 18, 2'10.

Deseando el Rey Alfonso corresponder al obsequio del cargo que con motivo de su cumpleaños le ha conferido el monarca británico Eduardo VII, ha nombrado á éste almirante de la armada española.

Madrid 18, 3'30.

Los señores Silvela, Dato y Azcárraga han escrito á los conservadores barceloneses alentándolos para que procedan á la reconstitución del partido.

Madrid 18, 4'20.

El señor Maura hace algunos días que se encuentra en los Pirineos en donde proyecta pasar una temporada.

Madrid 18, 5'15.

El cañonero «Temerario» que empezaba á infundir serios temores por su tardanza en llegar al punto de su destino, ha fondeado en el puerto de Barcelona.

Madrid 18, 6'40.

El Presidente del Consejo Sr. Villaverde ha declarado que nada tienen que ver los ministros con la cuestión del Obispo Casañas, pues que estos nunca han refrendado la correspondencia particular de los Reyes.

Madrid 18, 10'00.

Ha sido confirmado que Fray Bernardino Nozaleda había renunciado definitivamente al arzobispado de Valencia.

Madrid 18, 10'30.

Desde Barcelona comunican que han sido puestos en libertad diez y siete de los anarquistas que quedaban presos por el mitin celebrado en el Palacio de Bellas Artes.

Madrid 18, 11'10.

Noticias ultimamente recibidas de Melilla dicen que varias embarcaciones han tenido frecuentes tiroteos con algunas partidas de moros que merodean por aquellas costas y que intentaban saquearlas.

Madrid 18, 11'25.

Comunican desde Zaragoza que aquellos campos atraviesan una crisis muy horrible y que unida á la miseria que en varios pueblos de la región se siente, produce un terrible malestar.

Madrid 18, 11'40.

Londres.—Continúa el asedio á la plaza de Wladivostok.

Continuamente se traban refriegas sin importancia, esperándose que de un momento á otro se entablará una batalla.

Madrid 18, 12'00.

El almirante Togo ha declarado al gobierno de su nación que se halla dispuesto á avanzar, por lo que se cree inminente el encuentro con las escuadras del Báltico.

Madrid 18, 12'35.

Han llegado á Cadiz procedente de Cuba los señores Sanchez Toca y marqués de Lema.

El primero de dichos señores ha hecho varias declaraciones, censurando en ellas la labor del actual gobierno, añadiendo que los liberales se hallan también incapacitados para ser poder.

Del único que ha hecho elogios ha sido del señor Maura al que conceptuó como el único salvador de España.

Madrid 18, 13'15.

Cádiz.—Algunos tripulantes rusos de un pailebot aquí anclado han penetrado estando embriagados, en un local en donde se estaba celebrando un mitin promoviendo un gran alboroto.

Al intentar detenerlos se arrojaron sobre la policía y ésta para defenderse hirió á varios.

Al final fueron sometidos y encarcelados.



Don Juan Victory Tal-

tavull, Alcalde Constitucional de esta Ciudad.

Hago saber: Que con el fin de impedir en esta Ciudad el desaraollo de enfermedades infecciosas ó contagiosas tan propensas á aparecer con los rigores de la actual estación he acordado dictar las prevenciones siguientes:

1.ª Queda prohibido depositar estiércoles y demás inmundicias en esta Ciudad en el punto conocido por la Colárega y en todos los caminos públicos inmediatos á la población. Los que actualmente existan deberán ser trasladados á mayor distancia de quinientos metros.

2.ª No se permitirá criar ni cebar cerdos ni ninguna otra clase de animales en los sótanos ni otros sitios de las casas de esta Ciudad. Los huertos y corrales inmediatos á la población en los cuales se ceban cerdos, deberán mantenerse en buenas condiciones de higiene y limpieza.

3.ª Todos los lavaderos y albercas del interior de la población y de sus inmediaciones, deberán quedar completamente limpios, manteniéndolos constantemente aseados á fin de que á las primeras horas de la noche no quede cantidad alguna de agua sucia.

4.ª Los habitantes de casas lindantes con las Norias situadas en la Ciudad ó sus inmediaciones, asi como los miradores y escarpados, rampas y lugares análogos, deberán abstenerse de arrojar agua sucia, basura y toda clase de inmundicias á la via pública y lugares descubiertos.

5.ª Queda prohibido entorpecer las corrientes de agua en este distrito con obstáculos que dén lugar á la formación de depósitos ó estancamientos.

6.ª Queda prohibido arrojar los desperdicios de pescado á las orillas del puerto, debiendo en todo caso hacerlos á cinco metros de sus muelles.

7.ª Queda igualmente prohibido sacar ni sacudir en la calle, puerta, ventana ó balcón, sábanas, camisas, ni otra clase de ropa, ni tampoco tapices, ruedos ó cualquier otra cosa que pudiese perjudicar la salud pública.

8.ª La comisión de Policía urbana vigilará con todo cuidado los mercados, tiendas de comestibles y bebidas, á fin de que las carnes ó pescados que no sean frescos, las frutas y legumbres no maduras ó podridas, las leches impuras, los vinos irritantes y acerbos y en general todo alimento que se considere nocivo á la salud pública, sean inmediatamente decomisados y castigados los infractores.

9.ª Por los dependientes del municipio se practicarán visitas domiciliarias con el objeto de reconocer las condiciones higiénicas de las viviendas y adoptar en su vista las disposiciones que la ciencia aconseje.

10 Los contraventores á cualquiera de las disposiciones que preceden, incurrirán en la multa de cinco ó veinticinco pesetas, segun la importancia y trascendencia del caso.

Recuerdo á estos habitantes la conveniencia de barrer y regar diariamente la parte de la calle confrontante con sus respectivas casas, convencidos como deben estarlo de que la higiene es el principal preservativo de enfermedades infecciosas; porque el aseo aleja los focos en donde aquellas encuentran medios de desarrollo.

Mahón 17 Mayo 1905.—Juan Victory.

Imp. de Fábregues, á cargo de Ribé